

Proposta di legge C. 1973
Modifiche al DL 4 giugno 2013, n.
63, in materia di agevolazioni fiscali
per favorire la diffusione dei veicoli
alimentati ad energia elettrica

Fabrizia Vigo
Serena Geraci

Roma, 21 ottobre 2020



Da 108 anni rappresentiamo la filiera industriale automotive con le istituzioni pubbliche, private, nazionali ed internazionali



Valorizziamo il settore automotive italiano rappresentandolo in Europa e nel Mondo



European
Automobile
Manufacturers
Association



L'industria automotive italiana



5.529
imprese



274.357
Addetti
nella
produzione

9,3 miliardi
€ salari e
stipendi



105,8 Miliardi €
Fatturato

11% del
manfatturiero

6,2% del PIL



settore
industriale
con il **più alto**
moltiplicatore
di valore
aggiunto



1,23 milioni
Addetti

26 miliardi
€ salari e
stipendi



335 Miliardi €
Fatturato

19% del PIL



76,3 miliardi €
Gettito fiscale 2018

- 60 miliardi € utilizzo
- 9,5 miliardi € acquisto
- 6,8 miliardi € possesso



COMPONENTISTICA: Fiore all'occhiello della manifattura italiana, conta oltre 2.000 imprese, 158.000 addetti e 50 miliardi di euro di fatturato.

Esporta in tutto il mondo, fornisce componenti per tutte le case automobilistiche e ha un **saldo attivo di 6,5 miliardi di euro.**

L'evoluzione della mobilità e la trasformazione dell'industria automotive

Rivoluzione di processo



Rivoluzione di prodotto e tecnologie



Rivoluzione infrastrutturale



Rivoluzione nella fruizione della mobilità



La mobilità elettrica nell'UE

Evoluzione mercato auto BEV+PHEV (ECV)



Grafico Area Studi e Statistiche ANFIA su dati ACEA

- **2019:** 15,8 milioni di auto vendute, **+1,2%**
564.266 BEV+PHEV vendute, **+45,5%**
3,6% di quota
- **1°S 2020:** 5,08 milioni di auto vendute, **-39%**
399.421 BEV+PHEV vendute. **+61,5%**
7,9% di quota

- **224.990 punti di ricarica pubblici (a metà settembre 2020)**
il 75% concentrato in 4 Paesi: Paesi Bassi, Germania, Francia, Regno Unito
- **Obiettivo 2030: 2,8 milioni di punti di ricarica disponibili al pubblico**
più di 12 volte di quelli attualmente funzionanti in tutta l'Unione europea
Servirebbe installare 705 punti di ricarica al giorno fino al 2030



ANFIA su dati ACEA e EAFO

La mobilità elettrica in ITALIA

Evoluzione mercato auto BEV+PHEV (ECV)



- **2019:** 1,92 milioni di auto vendute, **+0,3%**
17,156 BEV+PHEV vendute, **+75,2%**
0,9% di quota
- **1°S 2020:** 584.266 auto vendute, **-46%**
15.751 BEV+PHEV vendute. **+109%**
2,7% di quota
- **3°T 2020** 381.879 auto vendute, **-0.8%**
14.203 BEV+PHEV vendute. **+237%**
3,7% di quota

Media mensile dei volumi venduti di auto BEV+PHEV

2019

gen-feb : 590

mar-dic : 1.597 (introdotto ecobonus su auto 0-70 gCO₂/km)

2020 (abbassata soglia ecobonus a 0-60 gCO₂/km fino a scadenza incentivi)

gen-feb 2020: 3.518 (pre-covid19)

mar-apr 2020: 921 (lockdown)

giu-ago: 3.519

set: 6.995



Articolo 1

Detrazione per l'acquisto di veicoli elettrici

- Positiva e fondamentale la previsione di adottare misure di supporto allo sviluppo del mercato dei veicoli elettrici.
- Solitamente le leve di natura fiscale risultano poco efficaci in un mercato ancora poco maturo e in fase di avvio, sono pertanto da preferirsi incentivi diretti all'acquisto (es. Ecobonus) per veicoli BEV (full electric) e PHEV (ibridi plug-in)

→ Si propone di destinare le risorse pubbliche verso il rafforzamento e la proroga dell'attuale Ecobonus, che si è rivelato strumento efficace per diffondere la mobilità elettrica nel nostro Paese e di estendere la misura al 2025 destinando alla stessa risorse crescenti necessarie per raggiungere gli obiettivi nazionali del PNIEC

Articolo 2

Detrazione per infrastrutture di ricarica di veicoli elettrici

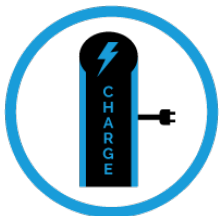
- Positiva l'introduzione di misure di natura fiscale per diffondere le infrastrutture di ricarica private, ma soprattutto in **una fase iniziale la ricarica avverrà per la maggior parte in ambito domestico**
 - prioritario destinare le risorse pubbliche verso la **proroga e il rafforzamento dell'attuale credito d'imposta di imposta** per infrastrutture di ricarica domestiche, prevedendo i seguenti aggiustamenti:
 - incremento della percentuale del credito dal 50% al 65%.
 - riduzione dell'orizzonte temporale della rateizzazione della quota incentivabile dagli attuali 10 anni a 5 anni
 - superamento vincolo di potenza minima (3,7 kW), per poter ricomprendere una più ampia e accessibile gamma di soluzioni di ricarica per privati;
 - possibilità di acquisto dell'infrastruttura di ricarica in leasing;
 - possibilità di cessione del credito.

- **ULTERIORE PROPOSTA** per **favorire la diffusione di flotte aziendali elettrificate**
Introdurre agevolazioni di natura fiscale (es. credito d'imposta) per l'installazione di infrastrutture di ricarica da parte delle imprese (almeno PMI, auspicabilmente anche per medie e grandi imprese),
 - senza limiti di potenza
 - senza limiti sul numero delle infrastrutture da agevolare
 - con un congruo limite di spesa

Condizioni abilitanti per lo sviluppo della mobilità elettrica

Ulteriori proposte di policy

Infrastrutture per la ricarica pubblica e privata



- **Allineamento dei costi** per la ricarica dei veicoli in aree pubbliche e private alla tariffa domestica residenziale (delega all'ARERA introdotta dal DL Semplificazioni)
 - **Uniformità normativa e regolamentare** per l'installazione e la gestione di punti di ricarica pubblici
 - **Revisione e rifinanziamento del PNIRE** per garantirne l'efficacia
- **Fondamentale l'eliminazione di ostacoli di natura tariffaria e burocratica relativi alla ricarica per dare impulso al mercato dei veicoli elettrificati**



Sostegno all'industria – proposte ANFIA per il Recovery plan

- Stanziamento risorse per supportare la partecipazione delle imprese italiane ai progetti **IPCEI Batterie e Connected, clean and autonomous vehicles**
- **Rafforzamento del credito d'imposta in R&S** agendo sia sull'incremento dell'intensità delle agevolazioni sia sui massimali annui/impresa, nell'ottica di sostenere gli investimenti nella riconversione della filiera
- **Incentivazione fiscale** per la formazione delle nuove competenze e riqualificazione delle figure professionali connesse all'elettrificazione (reskilling), **evoluzione dell'offerta di servizi formativi** con indirizzi di studio (ordini secondario e universitari) coerenti con le esigenze del settore (upskilling)
- Rivisitazione degli strumenti negoziali come i **contratti di sviluppo per favorire l'attrazione di investimenti di aziende automotive** per colmare alcuni gap di filiera